

城巴大寒加價 乘客硬食加風

十年來首次 加幅低於票價方程式

香港文匯報訊（記者 聶曉輝）繼九巴票價於2014年7月平均加價3.9%後，城巴及新巴亦獲准於本月20日（農曆年最後一個節氣「大寒」）平均加7%及5.6%，但已是該兩家巴士公司逾十年來首度加票價。兩巴原本申請加價12%，行政長官會同行政會議在考慮和平衡了票價調整安排下的所有因素後，昨日批准城巴（專營權一）和新巴的整體加權平均加幅為9.9%，而在計及去年施政報告中公佈的專營巴士豁免隧道費基金所帶來的紓緩作用後，將其加幅分別減至約7%及5.6%。政府發言人指出，兩巴現已錄得虧損，並表明如兩巴財務狀況在加價後仍欠理想，或會再次提出加價申請。



■新巴、城巴從1月20日起獲准加價。香港文匯報記者彭子文攝/設計圖片

新巴城巴加價簡介

平均加幅：城巴7%、新巴5.6%

生效日期：2019年1月20日

影響範圍

約90%城巴乘客及97%新巴乘客將不會受到加價影響或每程需多付不超過1元，另約有10%城巴乘客及3.3%新巴乘客每程需要多付1元以上

准加原因

- 城巴及新巴上一次加價已是2008年6月
- 新鐵路線的開通令兩家巴士營辦商的載客量均有下跌，員工薪酬按年上升及燃料成本增加亦使其營運成本增加，現時兩巴營運已錄得虧損
- 若車費水平維持不變，兩家巴士營辦商在未來數年會繼續面對更大幅度的虧損

資料來源：運輸及房屋局
整理：香港文匯報記者 聶曉輝

在現行機制下，政府在評估巴士票價調整時，會考慮一籃子因素。政府發言人表示，決定票價調整安排的組成因素維持不變，但可依據的票價調整幅度方程式所用的生產力因素數值及加權平均資本成本作出修訂（見另稿）。行政會議在審批今次加價申請時已作出全盤考慮，並已充分考慮立法會及交諮會意見。

客量減少 成本上升

政府發言人表示，兩巴對上一次加價已是2008年6月。隨着新鐵路線的開通，兩家巴士營辦商的載客量均有下跌，員工薪酬按年上升及燃料成本增加亦令其營運成本增加。2017/18年度，城巴錄得260萬元虧損，新巴更錄得510萬元虧損，「若車費水平維持不變，兩家巴士營辦商在未來數年會繼續面對更大幅度的虧損。」

根據政府的財務預測，即使按城巴和新巴的建議加價12%，其業務仍會錄得虧損。發言人指出，政府認同專營巴士公司的財務可持續性對於其提供適當而有效率的公共巴士服務十分重要，但也必須平衡乘客的負擔能力及接受程度，「逐步增加票價的做法對市民來說會較為容易接受。」

發言人指出，是次獲批准的加幅均低於綜合消費物價指數（+34.2%）、家庭住戶每月入息中位數（+60.56%）自上次加價以來的變動，及按可依據的票價調整幅度方程式運算出來的結果（+33.05%）。不過政府表明，如兩家巴士公司財務狀況在加

價後仍欠理想，或會再次提出加價申請。運輸及房屋局副秘書長蔡傑銘表示，現時未收到兩巴新的加價申請，而九巴及龍運去年9月申請加價8.5%，則仍在審批。

聯營過海線加5.6%

行政會議同時亦批准城巴與九巴聯營的過海路線票價調高約7%，新巴與九巴聯營的過海路線票價調高約5.6%。九巴因相關路線加價所得的額外收入，會存入其專營巴士豁免隧道費基金，以降低其正由政府審議的加價申請幅度。

實施新收費後，約90%城巴乘客及97%新巴乘客將完全不受加價影響或每程需多付不超過1元、約10%城巴乘客及3.3%新巴乘客每程需要多付1元以上。另外，約94%九巴乘客不受影響，約6.1%九巴乘客則會每程多付0.2元或以上。而「2元乘車優惠」的受惠人士，均不受加價影響。

機場線票價不變

城巴及新巴表示，新票價將於本月20日凌晨2時30分起實施，城巴北大嶼山及機場路線的票價則會維持不變，新票價將於下周一上載於新巴城巴網站供乘客瀏覽。

發言人指出，今次加價申請於2017年8月提出，惟當時並未預計油價及車長工資等成本於2018年內大幅上升，故是次加價後，即使扣除「專營巴士豁免隧道費基金」所撥出之紓緩金額，仍未能紓緩營運成本上升所帶來的壓力。



■兩巴加價後，約90%城巴乘客及97%新巴乘客每程車資需多付不超過1元或不受影響。香港文匯報記者彭子文攝

議員籲改善車長待遇

行政會議批准城巴和新巴加車費，城巴加價7%，新巴加5.6%，本月20日起實施。有立法會議員表示，巴士公司有責任控制成本，節省無謂支出，並要求善用車費收入，改善車長待遇以吸引新人入行，提升服務質素。

立法會交通事務委員會主席陳恒鑰表示，新巴城巴已經十年未有加價，認為政府批准加價是可以理解，但巴士公司亦有責任控制成本，節省無謂支出，亦要開拓更多客源，每次依賴加價並不理想。他又認為，新巴、城巴在政府推出公共交通津

貼計劃之際加價，難免令外界質疑是趁機蠶食公共資源，觀感不好。

盼車費補貼門檻降至300元

工聯會立法會議員郭偉強則表示，雖然有關加幅下調回應部分社會訴求，但仍會為勞工帶來一定經濟壓力，要求新巴城巴善用車費收入，改善車長待遇以吸引新人入行，提升服務質素。他又建議政府將免入息審查交通津貼的門檻，由400元降至300元，減輕市民的交通負擔。

■香港文匯報記者 文森

回報超出8.7% 多賺與客均分



特稿

在現行機制下，政府在評估巴士票價調整時，會考慮一籃子因素，包括自上次調整票價以來的營運成本及收益的變動，未來成本、收益及回報的預測，營辦商需要得到合理的回報率，市民在接受程度及負擔能力，服務的質與量，以及可依據的票價調整幅度方程式的運算結果，該結果只供參考，票價不會根據方程式的運算結果而自動調整。

政府發言人表示，政府檢視了現行票價調整安排，認為現行安排基本上能讓專營巴士維持穩當服務和顧及市民負擔能力及接受程度之間取得平衡。行政會議決定票價調整

安排的組成因素維持不變，並繼續以全盤的方式考慮該等因素。

票價方程式生產力+0.3%



■行政會議決定，巴士票價調整安排的組成因素維持不變，但更新了生產力和加權平均資本成本的數值。香港文匯報記者梁祖彝攝

然而，政府在根據最新的金融市場數據下，更新了可依據的票價調整幅度方程式所用的生產力因素數值，由零修訂為每年+0.3%及把加權平均資本成本由現時的9.7%更新至8.7%，使營辦商的固定資產平均淨值回報率達到或超出8.7%時，營辦商會以提供票價優惠的方式，與乘客均分超出的利潤。新安排已於昨日適用于所有專營巴士營辦商。

政府發言人表示，為了讓數據可更頻密地更新以反映最新的市場情況和專營巴士營辦商的經營環境，政府將每隔一段時期，例如每三年對票價調整安排進行檢視，並特別集中更新生產力增幅和加權平均資本成本。

■香港文匯報記者 聶曉輝



熱點民議

乘客：加幅算合理



梁先生：
沒有辦法，要加的總要加，只能任人魚肉，但加幅尚算合理，因此不會影響平日出行和交通習慣，會繼續乘搭巴士。



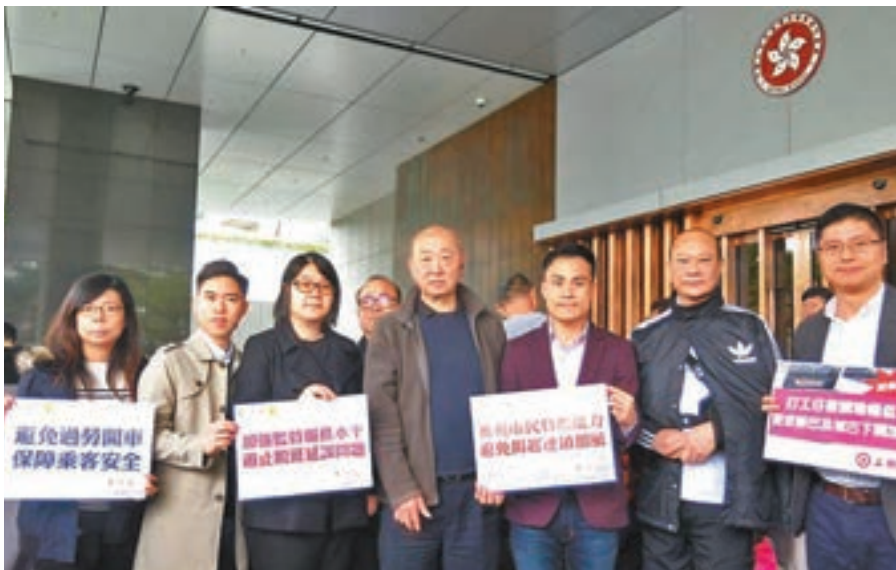
羅小姐：
雖然我每天都搭過海巴士返工，但認為加幅合理，票價仍較港鐵便宜，會繼續乘巴士。巴士的服務比小巴好，不像小巴司機開太快，未坐穩便開車，有時司機心情不好更會不停站。



陳先生：
我不是每天都會乘巴士，對加價沒有特別看法，但今次加幅算是合理。現在很多東西都加價，巴士服務好過港鐵，故可以接受，但會視乎目的地選擇交通工具。

■香港文匯報記者 文森 撰文/聶曉輝 攝影

工聯：僱員增壓力 促巴士少誤點



■工聯會立法會議員郭偉強聯同多名東區區議員及社區幹事向特首請願，要求當局審批兩間巴士公司加價申請時，考慮市民負擔。郭偉強 攝

香港文匯報訊（記者 文森）行政長官會同行政會議昨早開會審批新巴及城巴2017年提出的加價申請，工聯會立法會議員郭偉強聯同多名東區區議員及社區幹事，在特首開會前向其遞交請願信，反對兩間巴士公司提出12%加幅過高，要求政府審批加價申請時，考慮市民負擔。郭偉強表示，政府應考慮受薪階級過去的新金加幅有限兼被其他開支蠶食，建議將加幅適度下調。而按2018年施政報告，專營巴士可獲豁免使用過海隧道收費，冀優惠措施可令市民受惠。

工聯會亦要求巴士公司在申請加價之餘，亦要優化地區交通服務，如改善脫班及誤點現象，增加假期班次。他們又關注車長長時間工作導致疲累，冀巴士公司能致力提供良好工作環境和有效調配車長工作，令工作及休息獲得平衡保障，減少過勞工作風氣，顧及乘客及行車安全。